

פרוטוקול מס' 240

מישיבת ועדת הכלכלה  
יום שני, י"ח באדר התשנ"ח (16 במרץ 1998), שעה 10:00

נוכחים:

חברי הוועדה: אברהם יחזקאל - היו"ר  
אברהם פורז

מוזמנים:

שר התחבורה שאול יהלום  
נחום לנגנטל  
עו"ד גבי נאור  
עו"ד מלי סיטון  
אורה סלומון  
אופיר קרני  
יואל פלדשו  
אורי סירקיס  
ציפי ליבני  
אילן סירקיס  
מיכאל כוכבי  
יהודה אבן  
אשר בצרי  
יצחק גולדווסר  
מרק גרנות  
נחמיה חרש  
מוריס כהן  
דוריון כהן-נוב  
יוסף לוי  
מנשה פטל  
חנוך קזימרסקי  
תומס קנטור  
חיים רייטן  
ארמונד שור

מנכ"ל משרד התחבורה  
- יועץ משפטי, משרד התחבורה  
- סגנית היועץ המשפטי, משרד התחבורה  
- לשכת הדובר, משרד התחבורה  
- רפרנט אגף תקציבים, משרד האוצר  
- מנכ"ל אל-על  
- מזכיר אל-על  
- מנהלת רשות החברות הממשלתיות  
- רפרנט רשות החברות הממשלתיות  
- יו"ר ועד עובדי אל-על, ההסתדרות הכללית  
- ועד עובדי אל-על, ההסתדרות הכללית  
- ועד עובדי אל-על, ההסתדרות הכללית  
- ועד עובדי אל-על, ההסתדרות הכללית  
- ועד עובדי אל-על, ההסתדרות הכללית  
- ועד עובדי אל-על, ההסתדרות הכללית  
- ועד עובדי אל-על, ההסתדרות הכללית  
- טייס, ועד עובדי אל-על, ההסתדרות הכללית  
- ועד עובדי אל-על, ההסתדרות הכללית  
- ועד עובדי אל-על, ההסתדרות הכללית  
- ועד עובדי אל-על, ההסתדרות הכללית  
- ועד עובדי אל-על, ההסתדרות הכללית  
- מחזיק תיק אל-על, ההסתדרות הכללית  
- ועד עובדי אל-על, ההסתדרות הכללית

מנהלת הוועדה: לאה ורון

רשמה: אירית שלהבת

סדר היום: 1. לקראת הפרטת חברת אל-על.

### לקראת הפרטת חברת אל-על

היו"ר אברהם יחזקאל:

בוקר טוב לכל הנוכחים. אנחנו מקיימים היום דיון בנוכחות השר שאול יהלום, שזו הופעתו הראשונה בוועדת הכלכלה בתוקף תפקידו.

מיכאל כוכבי:

אנחנו מקדמים אותו קודם כל בברכה ואומרים לו בהצלחה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כולנו נברך אותו, ושהברכה הזאת באמת תלווה אותו לאורך הדרך. בסך הכל כפי שלמדתי להכיר את השר יהלום הוא איש באמת רציני ואני מקווה שהוא יקבע דברים נוספים במשרד ותהליכים נוספים. לצידו כמובן המנכ"ל, מר נחום לנגנטל, חברי הטוב.

אנחנו היום דנים בסוגייה הקשורה להפרטת אל-על, או בכלל באל-על. זימנו כמובן גם את גברת ציפי ליבני, מנהלת רשות החברות הממשלתיות, שהיא עוסקת בתחום הפרטה.

בישיבה האחרונה שקיימנו בנושא הפרטות היתה כאן הצעת חוק של חבר הכנסת נסים זוילי שדיברה על כך שבכל תהליך הפרטה יוקצו כ-20% ממניות החברה לעובדים. באותה הזדמנות אני זוכר משפט "חזק" מאוד שאמר יושב-ראש ועד עובדי אל-על, מר מיכאל כוכבי (למה מסתירים אותך? אולי תעבור לשבת שם, אתה יותר חשוב מחבר-כנסת, תאמין לי), ואני מביא את הדברים כהאי לישנא: שבמידה ויחליטו על הפרטה בהתעלמות מהם הם יחזירו לנו את על-על בשקיות ניילון (וזה לא חוק הבשר).

יוסף לוי:

ואנחנו מתכוונים למה שהוא אמר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני אומר את הדברים האלה כדי להבהיר היכן הדברים עומדים במובן הזה של יצירת תהליכים כלשהם. אני גם קראתי את עמדתך היום וגם שמעתי אותה ברדיו באשר לתהליך שאתם מצפים לו ושואפים אליו. היום אמרתי שלדעתי לא תיווצר הפרטה של אל-על. זה גם תהליך ארוך.

כבוד השר, אני רוצה להזכיר לך שבכנסת הקודמת היתה ועדת הפרטה בראשות מי שהיה אז חבר הכנסת שפירא. הייתי חבר הוועדה הזאת באותה עת ואז משקולים עניינים, אישיים ופוליטיים קיבלנו מסמך מהרב שפירא שאמר: רבותי, בקדנציה הזאת לא תהיה הפרטה של אל-על.

אני לא בא ואומר לך, אדוני השר, שלא תהיה הפרטה או שכן תהיה הפרטה. על-פי תפיסתי ולהערכתי, ואני מקווה שזו גם השקפת העולם שלך ושהיא תיושם, אין כל תהליך של הפרטה ללא העבדים. זה הרי הגיוני. אבל יש את הבעיה, והיא המוקש הרציני, בכל הערכות המחיר שהיו באל-על גם בקדנציות הקודמות ניתנו הערכות בסדר גודל של כ-200 מיליון דולר, היו קצת יותר והיו גם פחות.

ציפי ליבני:

והיו גם הרבה פחות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

היו גם פחות. היו רק 3 הערכות בזמנו. הביאו את זה בעת שחבר הכנסת גדעון פת היה יושב-ראש הוועדה. השאלה היא מה עושים עם אותם 180 מיליון דולר? הרי בסופו של דבר אנחנו נמצאים במצב שעל

דעת כולם, כך אני מקווה, את אותם 180 מיליון דולר צריך קודם כל להקצות לאותן קופות חסרות עבור העובדים. אז השאלה היא הפרטה למה, איך, ומה היא תכניס.

אדוני השר, אני מציע שאתה תאמר את דבריך. לאחר מכן ניתן למנכ"ל ולאנשי אל-על. הדיון הזה הוא דיון שייקבע כוונות. במידה ואנחנו נגיע למצב של אי שיתוף פעולה אז יכול להיות שנצטרך להתערב באמצעים של חקיקה בעניין הזה של הפרטת אל-על, בנושא הזה של המוביל הלאומי, ונראה אנה אנחנו מגיעים. בבקשה, כבוד השר. ברוך הבא שוב.

#### שר התחבורה שאול יהלום:

אדוני היושב-ראש, אני באמת שמח לבוא לכאן פעם ראשונה בתפקידי כשר ולפתוח בדו-שיח. בפרט כשנבחרתי באמצע קדנציה מתפקידי של יושב-ראש ועדה, אז אני שייך עדיין, כמו שאומרים, למעמד של יושב-ראש הוועדות ואני באמת מתחייב שיהיה דו-שיח מתמיד ופורה ככל האפשר, מצידנו כמובן, עם ועדת הכלכלה בנושאים שקשורים למשרד התחבורה.

ניגש לנושא אל-על. אני מקדם בברכה את חברי הנהלת אל-על, את המנכ"ל, מר יואל פלדשו, שנמצא כאן ואת כל ועד העובדים.

אני אפתח בזה שאני, בניגוד לדעתך, אדוני היושב-ראש, מאוד מעוניין שתהליך ההפרטה של אל-על אכן יתבצע במהירות, וכמו שאתה אומר, עוד בקדנציה הזאת. במקום שדבר על קדנציות אני אומר - כבר בשנה הקרובה. אני מעוניין בהחלט שתהליך ההפרטה יתבצע.

צריכים לראות מה פירוש תהליך ההפרטה. תהליך ההפרטה זה למעשה באיזשהו מובן שינוי בעלות. תוך כדי שינוי בעלות - שצריכים להחליט לאיזה כיוון הוא יילך, ומייד נדבר על כך - כמובן שהעובדים לא צריכים להיפגע. אני עומד על כך שעוד לפני שנעבור לתהליך ההפרטה תיערך בדיקה רצינית של מה שנלקח מקופת הזכויות של העובדים והסכום הזה יושלם. הרי בוודאי ובוודאי אתה לא יכול לצפות מהעובדים, שהיום יש להם בית אחד שהם יכולים לבוא אליו, זה ממשלת ישראל, שלא יחששו שמחר העניין הזה יתפרק על-ידי תהליך הפרטה. אז קודם כל צריך לפתור את הנושא של העובדים ואני חושב שבאופן עקרוני זה גם מקובל.

השאלה השניה היא למי מוכרים. אני חושב שחשוב מאוד שזה לא ימכר לאנשים פרטיים אלא לציבור על-ידי הנפקה. כל המטרה של ההפרטה שאנו עדים לה בשנים האחרונות היא למעשה לבוא וליצור מצב, מעבר ליעילות, שלא גוף אחד יעסוק בדבר אחד בצורה ריכוזית. זו אחת המטרות העיקריות של ההפרטה. ברגע שאנחנו רואים במדינה שלנו - שהיא לא מדינה גדולה מי יודע מה, אנחנו מאמינים שהיא מדינה איכותית אבל נפח הכלכלה בה הוא לא בלתי מוגבל - שלאט לאט מתרכזים הכוחות הכלכליים בידי מספר גופים, משקיעים מוסדיים פרטיים, שאתה מוצא אותם כמעט בכל מקום. אם נפתח את אל-על אין כל ספק שאותן משפחות ואותם גופים ומוסדות גם יתמודדו על רכישת אל-על וקרוב לוודאי שבגלל עושר ויציבות הם גם יכולים לזכות בחלק מהעניין. נמצאנו שאנחנו פוגעים במטרה האופטימלית של ההפרטה ולא עושים את הדבר הטוב ביותר.

לכן אני חושב שהגיע הזמן, דווקא בחברה שהיא למעשה משמשת חלון ראווה של המדינה, היום בוודאי אבל גם אחרי ההפרטה היא תישאר כזאת, לעשות את זה בדרך של הנפקה לציבור. כמובן כשאתה אומר "ציבור" אז יכול להיות מחר אדם שיקנה יותר מאשר מניה אחת אבל את זה כבר גם הציבור יכול לעשות.

הדבר השני, בשלב שאנחנו עוסקים בו כעת אנחנו צריכים לקבל החלטה שאנחנו מפריטים 49% וש-51% נשארים בידי הממשלה. יש כאלה שמסכימים לזה כשלב ראשון, יש כאלה שמסכימים לזה כשלב אחרון. אני חושב שגם אלה שרואים בזה שלב ראשון בוודאי יודו, הרי תמיד ממשלה חדשה תוכל לקבל החלטה שממשיכים את תהליך ההפרטה, אבל אין לי ספק שגם אלה שמעוניינים להמשיך בהפרטה לא מעוניינים לעשות את הכל באופן דראסטי. בואו קודם כל נתחיל ב-49%, נראה מה קורה, נראה איזה בעיות נוצרות, נראה מי קונה, נראה איך הציבור מקבל, נראה את המחיר - אולי באמת היום המחיר נמוך לפי תחזית מסויימת ולאט לאט הוא יגדל. אני חושב שהעיקרון השני שצריך להיות הוא שאנחנו מפריטים 49% ומשאירים 51%.

חברת אל-על, כפי שבוודאי ידוע, היא לא רק חברה רגילה. אתה יכול לבוא ולהגיד מחר באיזשהו נושא שהמדינה מפריטה ואז אתה נותן את זה לידיים פרטיות גם אם זה בידי הציבור. הנושא של חברת אל-על יש לו המון המון משמעויות מעבר לתיפקוד היומיומי.

מדובר קודם כל בדרך שהמדינה אחראית לביטחון של היוצאים. זו למעשה הדרך היחידה של אנשים לצאת עד כמה שאפשר בהתחייבות של המדינה לבטחונם כל עוד שלצערנו הרב ארגוני הטרור פעילים. חברת אל-על היא כמעט החברה היחידה, למרות שכל מיני סידורים בנמלי התעופה יכולים לתת אפשרויות נוספות, אבל מבחינת שמירה שהמדינה אחראית, זוהי החברה היחידה. זאת נקודה ראשונה.

שנית, רוב זכויות הטייס נתונות בידיה של על-על וכנראה שזה גם ימשך, אז זוהי למעשה במידה מסוימת החברה שהיא החברה המובילה. גם מחר אם ינתנו לחברות אחרות זה יהיה שוליים שבשוליים.

דבר שלישי זה הנושא של עיתות חירום. חברת אל-על מילאה תפקידים מאוד מאוד חשובים בעיתות חירום, שאנחנו לצערנו הרב לא יכולים לבוא ולומר שהם לא יהיו בהמשך. ברגע שמגיעות עיתות חירום המדינה זקוקה לאל-על שתשרת את צורכי המדינה, אם בנוסעים, אם במתגייסים, אם במטענים, אם במטענים לצבא, אם במטענים אזרחיים, והיא לא יכולה לסמוך על אחרים.

אז נכון שיש כאלה שאומרים שגם אם מחר תמכור את כל חברת אל-על אנחנו נמצא לזה כל מיני פתרונות על-ידי מנייה של המדינה, אבל אני חושב שבשלב ראשון, גם בגלל הנושאים האלה, טוב מאוד שאנחנו עומדים על 51% כדי לראות איך התהליך נעשה.

הנקודה השלישית, שאני יודע שהיא נתונה למחלוקת של השקפת עולם, זה הנושא של השבת. באמת נעים לדבר עם יושב-ראש ועדה שהמסורת היא באמת נר לרגליו. אני חושב שבנושא של השבת אל-על תמיד תישאר, היא היתה כך כחברה ממשלתית בוודאי אבל גם תמיד תישאר "תעודת הזהות של המדינה". בסך הכל היהדות נתנה את השבת וכל החברות הכי מתקדמות אימצו את העניין הזה עוד לפני מאות ואלפי שנים. אני חושב שעניין שמירת שבת זה דבר שרק אפשר להתגאות בו. נכון שיש אנשים שאומרים: בממלכתי - כן, בפרטי - לא, ויש על זה מחלוקת. אני חושב שבסך הכל אל-על תמיד תישאר בתודעה של כל העולם כחברה ממלכתית והנושא של שמירת השבת צריך להישאר. אין כל ספק שכרגע היחס של 51%-49% הוא בוודאי סביר ומתקבל. ההחלטה אומנם צריכה להיות של הממשלה אבל אני מדבר מבחינת המשפטיות, האם ההחלטה הזאת תופסת בנושא החוקתי.

לכן אני חושב שבכל מה שתלוי במשרד התחבורה, בשר התחבורה, אנחנו מאוד מאוד מעוניינים ללכת בתהליך לפי העקרונות שאני הצגתי כאן. במידה ויהיה שיתוף פעולה מצד כל הממשלה, מצד רשות החברות, וכמובן כפי שאמרתי אנחנו מאוד מאוד מתחשבים בחברה עצמה וברצונות הנמצאים בה, ברגע שיהיה שיתוף פעולה - מבחינתי הדבר ייעשה מיידית. תודה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נשמע כעת את מנכ"ל חברת אל-על.

יואל פלדשו:

אני חייב להגיד שכל פעם שמזכירים את המילה הפרטה או כשאנחנו מתקרבים לתהליך הזה אז אני מרגיש אצל הציבור שלנו שכאילו שנותנים לו סוכריה שעליה יש עטיפה. אני אומר שצריך להוריד את העטיפה, לקחת את הסוכריה והיא תהיה יותר מתוקה. לא צריך להיבהל מהדברים האלה.

אנחנו חיים בעולם מאוד מאוד דינמי, בעולם מאוד משתנה. החוכמה שלנו, ואת זה ציבור העובדים שלנו יודע טוב כי אנחנו הוכחנו את זה בשנה האחרונה, לעצמנו קודם כל, והוכחנו את זה לנוסעים שלנו, שכאשר אנחנו מקדימים את האירועים אז אנחנו גם מצליחים לעשות דברים. כאשר אנחנו נשארים אחורה ואנחנו אומרים: זה היה בסדר, וכשאנחנו נותנים לפחדים להתגבר. עלינו, ויש פחדים, יש חששות, זה לא דבר טריוויאלי, כל שינוי בעולם יש בו חששות, אבל אם אתה נשאר מקובע באיזשהו מקום אתה לא רק לא מתקדם, אתה גם נסוג. העולם שלנו הוא עולם מטורף. זה עולם שאם אתה לא רץ בו קדימה מבחינה עיסוקית אתה לא מצליח.

למזלנו הרב יש חברות תעופה בעולם בכל מקום ואנחנו יכולים ללמוד מהן. בצרפת ישנה ממשלה קומוניסטית שחרטה על דגלה "אין הפרטה", והנה לפני חודש וחצי הם הודיעו שהם הולכים להפריט את חברת התעופה. הם מבינים שבעולם שנפתח היום ושאי אפשר לעצור אותו אין מנוס, אתה צריך לנסוע ביחד איתו ולא נגדו, אתה לא יכול לעצור במקום.

ואותו דבר לגבי חברת אל-על. חברת אל-על זקוקה להפרטה. אני חושב שההצעה של השר היא מצויינת. בהיבט של העובדים היא ההצעה הכי טובה שיכולה להיות. בעצם היא נותנת להם איזשהי רשת ביטחון מפני מה שהם קצת חוששים ממנו, ואני מקבל את החשש הזה, כי החברה עדיין נשארת כחברה ממשלתית. ההחלטה הזאת נותנת לנו זמן ללמוד איך לגייס את ההון, איך להכניס בעלי עסקים לעניין, ואנחנו זקוקים לזה. אנחנו זקוקים לאנשים שידעו איך לנהל עסק, שישפיעו, אבל הם לא ישלטו בחברה. זה נותן לנו זמן לפתור את הבעיות שלגביהן אין שום ויכוח בשום מקום.

יוסף לוי:

הוא יביא את הפיצויים שלי?

יואל פלדשו:

רק רגע, אני לא מפריע לכם, אל תפריעו לי. אתם מכירים את זה, נכון?

לגבי העניין של כספי הפיצויים אף אחד בשום מקום לא התכחש לזה, כולם אומרים שהם הולכים לפתור את זה. זה נותן לנו את הזמן לפתור את הדברים האלה ולכן לא צריך להיבהל ולא צריך לנפנף בזה. אני רק מזכיר לכולם שמשנת 1982 אין קופת פיצויים וחברת אל-על הוציאה משירותיה מעל 1,000 איש ושילמה את כל הכסף. הביטחון הכי טוב לעובדי אל-על זה שהיא תהיה חברה יציבה מבחינה עסקית, שעומדת בזכות עצמה. לולא כן אני לא חושב שהממשלה תתמוך בחברה, ובצדק.

תראו מה שעשתה לנו רק הדה-רגולציה בשוק התקשורת. כולם היום מסוגלים לדבר בפלא-פון וזה עולה לנו פחות כסף. זה תהליך שבסופו של דבר אנחנו נהנים ממנו.

אם היינו איזשהי חברה שיש לה 10,000 עובדים מיותרים, חברה לא יעילה, אז היינו צריכים לדאוג. אנחנו יודעים ויש לנו מדדים חיצוניים שאנחנו חברה יעילה. זה לא אומר שאנחנו גמרנו את הכל אבל אין לנו עודף כוח-אדם. אנחנו יודעים שאנחנו מסוגלים לעשות דברים. לכן צריך לפחד פחות מכל אחד אחר.

אני לא שמעתי מישהו שבכלל העלה ספק בכל מה שקשור להשלמת המחוייבות של הממשלה לכספי הפיצויים ולכן לא צריך לנפנף בזה. צריך לשבת ולפתור את הבעיה. ההצעה שמציע השר היא הצעה מצויינת. היא נותנת לנו את השהות ואת הזמן להיכנס לתהליך שבו גם לעובדים יהיה ביטחון, גם אפשר להזרים כסף לחברה, גם אפשר לייצב את מבנה ההון, גם אפשר לעזור לה לסגל לעצמה את מה שהיא כבר התחילה לסגל בשנה האחרונה, כלומר פרופיל של חברה עסקית שמתנהלת על-פי מדדים עסקיים. לכן אני תומך בהצעה של השר. אני מציע לנו, כולנו, אני שם את עצמי גם יחד עם העובדים כי גם אני עובד, אני לא קבוע בחברה ...

מרק גרנות:

בנושא הזה תיפנה לוועד, הוועד יעזור לך. תקבל הגנה.

יואל פלדשו:

במשך 30 שנה אני סומך על עצמי וזה העסק הכי טוב. אנחנו גם צריכים לסמוך על עצמנו ולשבת, לראות איך פותרים את הבעיות. יש פתרונות לבעיות. צריך להתחיל את התהליך הזה כי חברת אל-על זקוקה לו. אני אומר לכם את זה כמי שקצת מכיר את אל-על.

כל העולם עושה את זה ולא יכול להיות שאנחנו הכי חכמים מכולם. אז בא השר ומציע הצעה שאפילו נותנת איזשהו בטחון שזה הולך להתנהל באיטיות ובשליטה של הממשלה. לכן אני מציע לראות את הדברים באור מאוד מאוד מפקח.

ציפי ליבני:

שלא כהרגלי אני הולכת להסכים בפה מלא לדברים שנאמרו כאן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם תוכלי להאיר את העניין הזה? את הרי מיומנת בכך. זו אומנם שאלה שלא בדיוק ניתן לקבל עליה תשובה אבל ניתן לקבל הערכות. כמה כסף תכניס הפרטה של 49% בבורסה? האם זה יהיה לשיעורין? האם זה יהיה כמו מודל "בזק" עוד פעם? מה יהיה אם כמו שאמר השר יהלום ירכשו דרך הבורסה את השליטה? יש כל מיני בעיות.

ציפי ליבני:

אני אגיד מה קרה. אני הערתי גם לפני הדיון, ולפחות מחמת חובתי ליושב-ראש ועדת הכספים, שהנושא הזה יידון ממילא בכנסת לאחר שתתקבל החלטה, כלומר הישיבה הזאת היא קצת מוקדמת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ועדת הכלכלה מקדימה את המאוחר תמיד.

ציפי ליבני:

אין לי בעיה עם זה, אני מביאה דברים בשם אומרם. אני לא חושבת שאני אביא גאולה לעולם עקב כך אבל אלה נושאים שנדונים מטבע הדברים בוועדת הכספים. מאחר ואנחנו כאן אז אני אתייחס לגוף העניין.

זה לא סוד שהונחה הצעת החלטה על שולחן הממשלה לפני מספר חודשים שהציעה למכור או להפריט בבורסה את כל החזקות הממשלה בחברה. ההצעה שמציע שר התחבורה היום לפעול להפרטה רק של 49%, דהיינו שהחברה גם בתום התהליך תישאר בשליטת המדינה כחברה ממשלתית, מאוד מקובלת עלינו. לכן אנחנו נפעל, אני מניחה, בשיתוף פעולה מלא כדי להניח על שולחן הממשלה הצעה שתגבה את העיקרון הזה ואת העקרונות הנוספים שעליהם דיבר השר.

דרך אגב, גם בהצעת ההחלטה שהונחה כוללת בעניין הקופות והפיצויים לעובדים לא מדובר במצב של "כולם אומרים ש..." אלא הצעת החלטה מעגנת בכתובים, וזה יהיה חלק מהחלטת ההפרטה, את הסדרת הנושא הזה.

הצעת החלטה קובעת הליך של עיגון נושאים שונים שהם חשובים במסגרת התהליך הזה, כמו נושאים בטחוניים, כמו זהות בעל השליטה העתידי, שעדיין לא יהיה כעת אבל בעתיד יכולה הממשלה לחשוב על זה. וסוגיה נוספת שלא הועלתה עד היום, שלא מהווה חלק מההחלטה המקורית, אבל היא סוגיה שהיא בחלקה ערכית ובוודאי שאני לא אתייחס אליה בפורום הזה, זאת סוגיית השבת, שאני מניחה שלאור עמדת משרד התחבורה תקבל ביטוי. מבחינתי אני אפעל להכללתה של החלטת הממשלה בעניין הזה ונקיים אותה בדקדקנות.

החלק החשוב בתהליך הזה - שהוא איננו מעביר את השליטה בחברה, מצד אחד. החברה נשארת ממשלתית אבל במסגרת הזאת המדינה תחוייב סוף סוף להסדיר הרבה מאוד נושאים שלא הוסדרו כמו שצריך ונשארו בגדר הסכמות ואמירות. לכן אני רואה חשיבות לתהליך הזה לא ברמת התמורה שתקבל המדינה, זה באמת החלק שהוא הרבה פחות חשוב - דרך אגב, בהפרטה כעיקרון ובוודאי במקרה הזה.

מיכאל כוכבי:

חשוב למי יתנו את זה במתנה.

יוסף לוי:

ומה עם הפיצויים שלנו?

ציפי ליבני:

מאחר וגם ההחלטה המקורית, ובוודאי גם ההחלטה הנוכחית לרדת רק ל-51%, מדברת על פיזור בציבור, תינתן ההזדמנות לכל אזרחי מדינת ישראל להשתתף בתהליך הזה, במחירים שייקבעו במסגרת

התהליך. אז בוודאי שאין כאן מתן עדיפות לגורם זה או אחר.

לפני שהולכים לתשקיף אין ברירה וצריכים להסדיר כל מיני דברים כי אחרת לא ניתן לפרסם אותו. לכן ההחלטה קובעת את הצורך בהסדרה שלהם ואנו נידרש להסדיר אותם. לכן חשוב לעשות את התהליך הזה בלי קשר לשאלה שהגדיר השר, האם באיזשהו שלב החברה תפסיק להיות ממשלתית או לא. מנגד היא תישאר בשליטת הממשלה ויוסדרו סוגיות שהן גם חשובות לעובדים וגם חשובות לחברה ולא יהיה בעלים אחר בחברה לאחר ביצוע ההחלטה הזאת.

הרעיון החשוב ביותר או המטרה המרכזית של הליך הפרטה, הוא איננו התמורה למדינה, ביחס לכל החברות וקל וחומר באל-על.

יוסף לוי:

בשביל מה צריך הפרטה?

ציפי ליבני:

לכן זה בכלל לא רלוונטי, לפחות מבחינת מדיניות הממשלה היום, מה יהיה גובה התמורה וממילא אין שום טעם לזריקת מספרים באוויר בשלב הזה. אנחנו נדע את זה רק ממש רגע לפני שנלך לתהליך.

ההפרטה ככלל חשובה כדי להוציא את הממשלה מפעילות שיכול לבצע הסקטור הפרטי. ההחלטה הזאת איננה מעבירה את הפעילות בחברה לסקטור הפרטי אבל היא חשובה להסדיר את כל הנושאים האלה. היא רחוקה מלפגוע בעובדים, להיפך, יוסדרו גם נושאים שעל סדר יומם, ולכן אני חושבת שכל מי שיושב סביב השולחן הזה צריך לברך על כך.

מנשה פטל:

סליחה, יש לי שאלה לגברת ציפי ליבני, את אמרת משהו ...

הו"ר אברהם יחזקאל:

סליחה, אני מנהל את הישיבה, עם כל הכבוד לך.

אני רוצה להעיר הערה לפני שאני נותן את רשות הדיבור למר מיכאל כוכבי. בעיקרון הרי עלול להיווצר מצב שדרך ההנפקה בבורסה שום דבר לא ישתנה: המנכ"ל יישאר אותו מנכ"ל, כולם ישארו אותו דבר.

מנשה פטל:

אין לנו בעיה שהמנכ"ל יישאר, הוא בסדר.

הו"ר אברהם יחזקאל:

מה יהיה אם במצב כזה יוצר תהליך רכישה דרך הבורסה? האם ניתן יהיה להגביל אפשרות רכישה?

ציפי ליבני:

ההחלטה שמונחת היום על שולחן הממשלה קובעת הסדרת מניית זהב כבר עכשיו, שתדון בכל הנושאים האלה. התהליך יהיה כזה, שלאחר קבלת החלטת הממשלה תנוסח מניית זהב, שתחזור גם היא לשולחן הממשלה לבדיקת כל סעיף וסעיף. ניסוח המנייה יהיה על דעת משרד התחבורה, משרד המשפטים, משרד הבטחון ומשרד האוצר, על דעת כל הגורמים הנוגעים בדבר.

אני גם בעבר אמרתי לוועד עובדי אל-על שהדיונים איתם יתחילו יום אחרי קבלת ההחלטה בממשלה. נדון עם העובדים, נדון עם החברה, נסדיר את כל הסוגיות האלה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לסכם את הפרק הזה, לפני שאני מעביר את רשות הדיבור לעובדים: אני מבין שיש פחות או יותר הסכמה וקונצנזוס על הפרטה. השר עשה הערכה, בניגוד לעמדותי, שההפרטה ככל שזה תלוי בו תיעשה כמה שיותר מהר, קרי כבר בשנה הזאת. גברת ליבני מסכימה וכולם מסכימים. השר דיבר על המודל של הנפקת 49% דרך בורסה.

ציפי ליבני:

זה פחות. זה עד 49%. לשיעור שלא יהפוך את החברה מממשלתית ללא-ממשלתית, לא יפחת מ-51%. הרי אין למדינה 100%.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זה אומר שעדיין בשנתיים הקרובות החברה תישאר ממשלתית. 49% יונפקו דרך הבורסה ותהיה הבטחה של מניית זהב כדי למנוע תהליכים של שליטה. עכשיו בואו נשמע מה אתם אומרים.

מיכאל כוכבי:

אני פשוט נפעם. אני רוצה לחזור ולהגיד בדיוק את מה שגברת ציפי ליבני לא משלימה. יש לה הרגל לא להשלים דברים, ואנחנו נגיע לזה.

קודם כל אני שמח על המדיניות של השר. אני מאוד מוטרד כי כאשר אומרים לי 49% לא אומרים לי מה עם השאר. אנחנו העובדים אומנם טיפשים, יודעים רק לעבוד, אבל גם לימדו אותנו בבית-הספר של החיים במדינה שאחרי 49% יש את השאר. שום דבר לא יוכל לקרות עד שאנחנו לא נדע מה התמונה הסופית. בסוף אתם תיתנו את המתנה למי שאתם רוצים, אם זה מר אריסון, אם זה מר זלקינד, השאלה רק מי יקבל את המתנה. אחרי שאתם תיתנו את המתנה, זה ב-51%, ואת זה גברת ציפי ליבני לא משלימה אף פעם.

ציפי ליבני:

השר לא מאפשר לי למכור יותר ומצוותו היא חובה.

מיכאל כוכבי:

אבל השר לא לעולם יהיה. יתחלף השר וזה ישתנה ופתאום יגידו: מי החבר הכי טוב שלנו? ניתן לו מתנה, את גרעין השליטה. הפטנט הזה הרי עובד כל הזמן במדינה הזאת אז שלא תהיה אי-הבנה. אנחנו רוצים לדעת מה יהיה בסוף ה-100%, מה היא התמונה הסופית.

אנחנו אמרנו כל הזמן, עוד לפני ההתחלה, אני לא יודע אם זה יהיה דקה או יום או חצי יום אחרי ההחלטה של ההפרטה, לפני שאתם לוקחים אותנו לקזינו, כי כל עוד החברה היא ממשלתית אנחנו משתפים פעולה עם החברה, אני חושב שגם החברה היא טובה, ההנהלה מצויינת, רוצים להביא את החברה לפריחה. אבל יום אחרי הצהרה על הפרטה אנחנו רוצים לראות את הכספים של הפיצויים שלנו בבנק. אנחנו לא שותפים לקזינו של אף אחד.

זה שגברת ליבני אומרת שעניין הפיצויים של עובדי אל-על יוסדר, זה יפה. מתי הוא יוסדר?

הערה:

היא אפילו לא אמרה את זה.

מיכאל כוכבי:

מתי הוא יוסדר? תשימו לנו אקדח כל הזמן מול הפנים ותגידו לנו או טו? כבר 13 שנים מבטיחים לנו, אדוני השר. בתדמור כשפתחו את החברה והעובדים ויתרו על שכר בכל ההסדרים אמרו: הפיצויים יהיו אצלכם תוך פחות משנה. עברו 13 שנים, אנחנו כבר בשנה ה-14 ועוד לא נתנו לנו את הכסף שלנו. אנחנו

לא מדברים על כסף מיוחד, זה כסף שמגיע לכל עובד, מה שכתוב בכל חוק, אפילו את זה עדיין אין לנו. ברגע שאחוז אחד יוצא מחברת אל-על, זה מכניס אותנו למצב שאנחנו כמו בקזינו. אנחנו רוצים לראות את כל הכספים שלנו משוריינים, שלא תהיה אי-הבנה בנושא הזה, ואחר-כך נשב על הזכויות שלנו.

מישהו הביא כאן את אייר פראנס כדוגמא. זו אומנם דוגמא יפה אבל חברת אייר פראנס באותה נשימה הודיעה שהיא נותנת 20% לעובדים. את זה לא שמעתי פה.

אדוני השר, החברה הזאת היא חברה מיוחדת, כמו המדינה הזאת. למשל, כמו שאתה אומר, אתה חושב שזה חשוב שלא טסים בשבת - אין לנו עמדה על זה, הריבון מחליט.

שר התחבורה שאול יהלום:

ריבון של עולם.

חנור קזימרסקי:

הכל בידי שמים פרט ליראת שמים, אנחנו מכירים את זה.

מיכאל כוכבי:

לא אנחנו אלה שנקבע. אבל מדינה שיש לה יחוד, שהיא לא טסה בשבת, יש לזה משמעות כלכלית; אנו מתמודדים עם בעיה של בטחון, שיש לזה משמעות כלכלית. יש לדברים האלה משמעויות כלכליות.

אם רוצים לתת מתנה לציבור למה קודם כל לא מסדירים את זה באל-על? נושא הביטחון הוא נטל עלינו, זה לא סוד שאנחנו נושאים בנטל כבד. לעומת כל ישוב ספר, לעומת כל גוף שמכסים לו את עלויות הבטחון ב-100%, לאל-על לא מסייעים. אנחנו מתחילים עם יד קשורה. אנחנו מתחרים ב-99 חברות בשדה, אני לא בטוח שזה ידוע לכם. מבחינת תחרות - אנחנו בשיא התחרות. אנחנו לא מונופול, אנחנו בתחרות עם כל החברות. אנחנו נלחמים על כל אגורה שלנו. אנו מציגים את המגבלות האלה ואומרים שהן קיימות אז מדוע אומרים שצריך להפריט את אל-על כדי שהיא תהיה יותר יעילה? אני לא רואה את ההיגיון בזה. אנחנו לא יכולים להגיד לריבון מה לעשות אבל אני רק לא רואה את ההיגיון שבדברים האלה.

אנחנו חוזרים ואומרים כל הזמן, שלא יהיו אי-הבנות, יום אחרי ההחלטה על הפרטה הכספים של העובדים צריכים להיות משוריינים בבנק.

יוסף לוי:

יום לפני ההחלטה.

מיכאל כוכבי:

זה כדי שלא נהיה שותפים בקזינו. אחר-כך שהריבון יעשה מה שהוא רוצה אבל שאנחנו נדע לפחות שהעובדים שלנו יכולים לישון בשקט. את זה אנחנו רוצים להבהיר, שלא תהיה אי-הבנה. אני חוזר על זה כמו תקליט שחוק בכל מקום. העובדים שלנו מאוד מוטרדים. כל עוד החברה היא ממשלתית, גם כן לא שמחנו שהעניין הזה לא היה מוסדר אבל ידענו שיש לפחות "אבא".

שר התחבורה שאול יהלום:

למה להשתמש כל הזמן במילה "קזינו"? אמרו לי שיש ליד אילת אוניות עם קזינו אבל ...

הערה:

בורסה זה יותר גרוע מקזינו.

שר התחבורה שאול יהלום:

גם מטוסי אל-על עם קזינו?

היו"ר אברהם יחזקאל:

עכשיו נתת לו רעיון שיווקי.

מיכאל כוכבי:

מכיוון שאני מכיר את הבורסה בארץ ואני מכיר את כל החוכמות שעשו לעובדים במשך הזמן, אנחנו לא רוצים להגיע לאותו מצב. אנחנו אומנם מדברים יפה ולא שורפים צמיגים ולא זורקים אבנים אבל אנחנו נגיב. הבעיה תהיה הרבה יותר גדולה אם הדברים האלמנטריים, מה שמגיע בכל מפעל, לא יוסדרו איתנו.

גברת ליבני, אולי תגידי לנו מה הן זכויות העובדים נכון להיום בעיניך, כדי שנדע את זה. ככל שאני יודע, ואני תמיד מעיר לך את זה, זה כמו חרוזים לאינדיאנים, זה לקבל 30% בהנחה על דמי הנפקה ב-10%. זה לא מקובל עלינו. אני רוצה להזכיר לך ולהבהיר שאנחנו רוצים לדעת בדיוק מה יקרה עם כל עובד אל-על בסוף ההליך. אני יודע שאת המוציאה לפועל ואחר-כך את מתנערת, מהר וחיים, את זה אני יודע, אבל לא על חשבון עובדי אל-על, אני מקווה. תודה רבה.

דוריון כהן-נוב:

אני קברניט של מטוס בואינג 747 בחברה ונתבקשתי על-ידי הנציגות להתייחס למספר נקודות טכניות.

על השולחן ברגע זה מה שעומד זה ההמלצות של ועדת ליאון. על-פי המלצות ועדת ליאון הכסף מההנפקה הולך לממשלה. זאת אומרת, החברה לא נהנית מזה, לא יקנו עם זה מטוסים. גברת ליבני, זה מה שכתוב בהמלצות ועדת ליאון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מציע שאם יש דברים לתקן, תעשו את זה אחר-כך.

דוריון כהן-נוב:

לגבי הפיצויים המפורסמים, שיוסדרו ויתוכננו, הדאגה היחידה ברגע זה, שוב פעם על-פי דו"ח ועדת ליאון, זה שהמטוסים, שהם בבעלות ממשלתית, יעברו לחברת אל-על ואז מצב ההון שלה ישתפר ויקוזז על-ידי קרן הפיצויים. זאת אומרת שייקחו בלוק של קרח שכתוב עליו 6 מטוסים, יימחקו את מה שכתוב על הבלוק הזה וייכתבו עליו: פיצויים של עובדי אל-על. זאת אומרת, שכסף אמיתי לא יהיה בקופה. המטוסים האלה זה לא כסף אמיתי ברגע זה ולכן גם הכסף של הפיצויים הוא לא כסף אמיתי.

שיהיה ברור, וזה מה שמר כוכבי אמר, הדבר הראשון לפני שעובדי אל-על בכלל יהיו מוכנים לשמוע על הפרטה זה ששימו את הכסף בקופה חיצונית בכסף מזומן. לא התחייבויות ולא ערבויות ולא שום דבר. זה יהיה כסף מזומן וקופה חיצונית שמית ואז עובדי אל-על יהיו מוכנים לשמוע על הפרטה - כאשר אנחנו בכלל לא בטוחים לשם מה הפרטה הזאת טובה.

דבר נוסף שיש בדו"ח ועדת ליאון, שהוא מתמיה מאוד, זה חיוב החברה למכור את ההחזקות שלה בממ"ן. זה מאוד מוזר. בכל הסיפור הזה תרוויח חברת אל-על 20 מיליון דולר, כאשר חברת ממ"ן היא חברה מונופוליסטית והיום לאל-על יש בה 26%, שזה מאפשר לה את זכויות המיעוט.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כמה עובדים יש בממ"ן?

חנור קזימרסקי:

יש שם אלף עובדים.

דוריון כהן-נוב:

25% מתוך חברה זאת מוחזקים על-ידי חברת ארקיע, או "כנפיים החזקות", שזאת חברת האם של חברת ארקיע. זאת אומרת שיש סיכוי סביר שעל המניות האלה שחברת אל-על תמכור תשתלט חברת ארקיע, שהיא חברה מתחרה של חברת אל-על, ותחזיק אותה בבטן הרכה מאוד של כל תיפעול המיטענים שלה. תיפעול המיטענים באל-על מסתכם בסביבות 300 מיליון דולר בשנה כך שאני לא רואה את ההיגיון מאחורי המכירה הזאת. שלא לדבר על זה שחברת ממ"ן מוחזקת על-ידי מספר חברות, כולל "כנפיים החזקות", ושלחברת "כור" יש שליטה ב-60% מהמניות של חברת ממ"ן. זאת אומרת, לוקחים מונפול שהיום מוחזק ברובו על-ידי בעל בית פרטי, כאשר לממשלה יש בו עוד מעורבות כלשהי בזכויות מיעוט, ואז מוסרים גם את זכויות המיעוט האלה של הממשלה לבעל הבית הפרטי, שזה הדבר הכי גרוע שישנו.

אני שואל גם, אם נחזור למקור, מדוע בכלל אנחנו מוכנים להסתכן? לקחת חברה שסך כל ההוצאות וההכנסות שלה הוא 1.3 מיליארד דולר, שזה חלק לא מבוטל מהתל"ג של מדינת ישראל, יחסי העבודה בה היום שקטים, הניהול הוא ניהול עסקי: כשהנהלה רוצה לקנות מטוסים - היא קונה מטוסים, כשהנהלה רוצה לעשות הסכמים עם חברות אחרות בשיתוף פעולה - היא עושה את זה בשיתוף פעולה, אפילו טסים לשום מקום. אומרים לנו: תטוסו בצורה הזאת, אנחנו טסים בצורה הזאת. אומרים לנו: תטוסו ככה, אז אנחנו טסים ככה. מה שהמנכ"ל אומר או מה שהנהלה אומרת אנחנו עושים.

החברה מבחינת הקיום הכלכלי שלה הוכיחה שעל אף המשבר הכבד מאוד בתיירות, שנמשך ממרץ 1996, היא הצליחה להתאושש. אי אפשר להגיד שהיא התאוששה רק בזכות שיפור מחיר הדלק אלא היא התאוששה בגלל ניהול עסקי נכון. זה מוכיח שהיא לא חייבת להיות מחוץ לידיים ממשלתיות. אני לא רואה שום מקום שבו הממשלה מפריעה לחברת אל-על לנהל את העסקים שלה בצורה כלכלית.

נכון שיש טענות שקצת צריך לעלות לירושלים אבל מה, זה בעל הבית ואם בעל הבית יישב בתל-אביב והוא יהיה בעל בית פרטי יצטרכו גם אליו ללכת ולבקש אישור לכל מיני דברים.

לגבי גרעין שליטה: שוב פעם אני מתייחס למה שיש לנו ברגע זה על השולחן וזה המלצות ועדת ליאון. כאשר הדו"ח אומר למכור 100% לבורסה, יש שם בסך הכל חצי משפט שאומר "אם בתוך הבורסה יוצר גרעין שליטה אז אנחנו לא נתנגד". צורת המכירה הזאת היא צורת המכירה הכי גרועה שיכולה להיות. יש אפשרות למכור לבעל בית פרטי ואז עושים מיכרז בין מספר בעלי בתים וקובעים מי בעל הבית הכי טוב. בשיטה של מכירה לבורסה והמתנה שמישהו שם יזדמן, הרי בינתיים מדברים על מניית זהב ועל כך שסדרו וכדומה אבל לא נאמרה שם מילה אחת, למשל כמו בבריטיש איירווייז, שתהיה מגבלה של מכירה לבעל בית פרטי, זה לא כתוב. אבל מה, מחכים שזה יהיה בסדר: "סמוך", יהיה בסדר, אנחנו נסדר את זה".

בדיקו כמו שסידרו את זה עם Cable and wireless בבזק, שבזמן של משבר בבורסה - ואנחנו יודעים שהבורסה עולה ויורדת - בא מישהו וקנה 10% מסך כל ה-25% שהיו, זה 40% של סך המניות המשוחררות, ואז הוא התחיל להיות גורם ופתאום הממשלה צריכה להתחשב בו. האם הגאונים הגדולים שארגנו את ההנפקה הזאת תכננו את זה? לא. אבל פעלו בשיטת ה"סמוך": אנחנו נלך לבורסה, נראה איזה מחיר, מי יקנה, מה יהיה. ופתאום הסתבר להם שיש להם בעיה.

חברת אל-על זה בערך כמו חברת הבזק. אי אפשר לבוא ולהפקיר את החברה לאיזה בעל בית פרטי, לא מהבחינה הבטחונית וגם לא מהבחינה של חשיבות החזקת המוביל האווירי. רק בימים אלה הוזכר שיהודי אחד באמריקה בשם מר הייקל רוצה עכשיו לקנות את PAN-AM שפשטה את הרגל. הוא זה שקנה את TWA, השכיב את החברה על הקרשים, אחרי שחלב ממנה 400 מיליון דולר, ועד היום TWA לא הצליחה להתאושש.

יבואו ויגידו פה, כמו בארצות-הברית, "אז חברה נפלה". אז נכון ש-Eastern נפלה ו-PAN-AM נפלה ו-TWA היא על הקרשים אבל מה, בארצות-הברית יש עוד איזה 4-5 חברות גדולות שיכולות למלא את החסר ולא קרה שום דבר. אחת נפלה? השניה תפעל במקומה. בארצות-הברית אנחנו מדברים על שוק סגור שבו ממלאים את החסר. בישראל אנחנו מדברים על שוק פתוח. מה יקרה אצלנו? ברגע שאל-על תיפול בעקבות ניהול לא נכון של בעל בית פרטי שיישתלט בשלב מסוים על המניות החופשיות בבורסה ...

שר התחבורה שאול יהלום:

למה שהוא ישתלט? תסביר לי. נניח שאחד קונה אפילו 30%, הרי 51% ישארו בידי הממשלה.

מיכאל כוכבי:

הדבר הראשון שהוא יעשה, הוא יכריח את הממשלה לעבוד בשבת.

שר התחבורה שאול יהלום:

כשמדברים על גרעין שליטה בדרך כלל באים ואומרים: אם לוקחים 100% והציבור הפרטי קונה 100% אז היחיד שקונה אפילו לפעמים רק 21% או 25% הוא שולט בכל ה-100% כי המאה אחוז לא מאורגנים. אבל כאן, אם אנחנו אומרים שב-51% מחזיק הגוף המאורגן, כמו היום, אז נניח שאחד יקנה 20% אז יהיה לו במועצת המנהלים 20% חברים, זה הכל.

ציפי ליבני:

גם זה לא יהיה לו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ברשותך, מר כהן-נוב, אתה מתייחס לדו"ח ליאון. אני רוצה להבהיר שדו"ח ליאון, נכון למה שקורה ביומיים האחרונים בסוגיית אל-על, הוזז הצידה. אני מודיע לך רשמית, אין יותר דו"ח ליאון לנושא אל-על.

דוריון כהן-נוב:

אני אתייחס להצעתו של השר. אם הממשלה היתה מודיעה פה שזאת המתכונת הסופית - 49% לציבור מפוזר ו-51% לממשלה, ושזה ישמר עד לעולמי עד - אז העובדים היו יכולים לבדוק את ההצעה הזאת. סביר להניח שהיו מסכימים, או לא מסכימים, בתנאי שהיו מסדרים את עניין הפיצויים. אבל אנחנו שומעים פה שזה רק בדרך, שזה 49% בינתיים, שייבדקו וכדומה.

שר התחבורה שאול יהלום:

הטעות שלך היא, אני לא רוצה לומר שזו טעות של היושב-ראש כי אני משבח את היושב-ראש. אנחנו כאן פורסים את הרעיונות שהולכים להינתן קודם כל לקראת ועדת שרים להפרטה ואם יהיה צורך אחר-כך בהחלטת ממשלה. זה יהיה מצחיק אם יבוא שר התחבורה עכשיו ויאמר דברים מוחלטים. זה יהיה לא רציני ולא אחראי בגלל שזה עדיין באמצע דיונים של ועדת שרים. כשתבוא הממשלה ותגיד אז נתחיל במשא ומתן, אז אתם תדעו את העקרונות, אז תבחנו, אז תגידו את דעתכם. עכשיו אני אומר לך מגמות כאלה. אתה רואה פחות או יותר שיש הסכמה. אם לא היתה הסכמה אפילו לא היינו באים לכאן. אבל ברגע שאני אומר איזשהי מגמה ופחות או יותר אתה שומע שיש הסכמה, אז זה פחות או יותר. אני לא יכול להביא את הדברים האלה מוחלטים ולהביא לך נייר כי עוד אין החלטת ממשלה, זה לא רציני.

הישיבה הזאת היא ישיבה שמתנת גם לנו היזון חוזר. היא ישיבה שאנחנו רואים את המגמות ואתם משיבים על ההצעות. אבל אל תתייחסו לכך כאל דברים מוחלטים כי באמת צריכים להיות רציניים.

הערה:

אנחנו בשלב ההצהרות עכשיו.

דוריון כהן-נוב:

משפט אחרון, בכל מקרה נושא הפיצויים חייב להיות מוסדר לפני כל דבר.

יוסף לוי:

אני דור שני באל-על. הבן שלי הוא דור שלישי באל-על. אני זוכר בשנת 1982 איך הגנבים גנבו לי את הפיצויים ואמרו לי: זה על הכנפיים. אני לא אתן לאף אחד עוד פעם לגנוב לי את הכסף. זה הפנסיה שלי, זה הפיצויים שלי, לא יעזור כלום. מר כוכבי יכול לדבר יפה. אני איש ועד. אם יום לפני החלטת הממשלה על הפרטת אל-על (ואפילו אם יוחלט רק על הפרטה של 1%, לא רק אם זה 49%) לא יתנו לי את כל מה שמגיע לי, אני אשרוף, לא יעזור כלום. גנבו לי את הכסף בשנת 1982, שמו לי את הפיצויים על הכנפיים, אין לי פיצויים. אני לא מאמין לאף אחד יותר, רק לממשלה. ברגע שזה ייצא מידי הממשלה, אני לא מאמין לאף אחד. אני מאמין רק לעצמי. אני רוצה את הפיצויים במזומן, כמו סאלח שבת. לא יעזור כלום.

מוריס כהן:

תגיד להם בקשר לפנסיה. הם לא יודעים שאין לנו פנסיה.

יוסף לוי:

אני רוצה להגיד לך, אדוני השר, לא מזמן היה לנו משבר במפרץ. אתה בטח יודע, כל החברות הודיעו שהן לא טסות לארץ, על אף שעוד לא נפלו פה טילים, אל-על היתה היחידה שטסה, ואפילו לא חשבו לרגע שהם לא יטוסו. אל-על תמשיך לטוס כאן. זה מה שיקרה לנו אם תהיה הפרטה. בעל הבית יישב שם במוסקבה והוא יחליט אם לטוס לפה או לא לטוס לפה. תיזהרו מהדברים האלה. בינתיים אנחנו משרתים את המדינה ולא אלה שייקנו אותנו.

מוריס כהן:

מר יוסי לוי דיבר על הפיצויים שלנו. כשמדברים על פיצויים כולם צריכים לדעת דבר אחד, שלנו אין פנסיה גדולה. לפעמים אתה אומר: אין פיצויים אבל יש פנסיה חודשית. אנחנו רק לפני 5 שנים עשינו פנסיה ואנשים בני 50 צברו בקושי 10% פנסיה. זאת אומרת, אנחנו מנותקים מפנסיה. זו הסיבה שהוא צועק על הפיצויים כי זה מה שיש לנו.

אברהם פורז:

לא הבנתי את הקטע הזה. איפה הופרשו הכספים בעבר?

מוריס כהן:

בקופת תגמולים. אין לנו פנסיה.

אברהם פורז:

מה קרה לאנשים שהתחילו לעבוד באל-על ב-1960, מה קרה בשנים 60-80?

שר התחבורה שאול יהלום:

כשאדם מגיע לגיל 65 - עזוב את אלה שיצאו קודם מסיבות שונות, כמו טייסים - האם הוא לא מקבל פנסיה?

חיים רייטן:

לא, הוא מקבל רק פיצויים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מבקש שתקשיבו היטב, אני לא סתם קיימתי את הדיון הראשוני הזה. מדובר כאן על כך שכאשר החברה האלה יוצאים בגיל 65 אין להם פנסיה.

מיכאל כוכבי:

עד שנת 1983 מנכ"ל אל-על דאז, מר בן-ארי, אמר: תסמכו על חברת אל-על, הנספים שלכם מובטחים, אנחנו קונים בהם אווירונים כדי שתהיה לכם פרנסה. ככה נאמר לנו. כשהיה המשבר בשנת 1983 והיה לנו דיון עם הממשלה אמרו לנו: חברה, אין לכם כסף, לא תקבלו פיצויים, לא תקבלו כלום, תצטרכו ללכת לביטוח הלאומי. ואז עמדנו על כך שכל הנספים יופרשו לקופה מרכזית של פיצויים. כל ההפרשות היו 5% לקופת-גמל ...

שר התחבורה שאול יהלום:

אני רוצה להבין. לכל עובד מפרישים לפיצויים 8 ושליש כל חודש פיצויים ועוד 5+5?

מיכאל כוכבי:

לנו לא מפרישים 8 ושליש. לנו הופרש רק 5+5, 8 ושליש לא הופרשו.

ציפי ליבני:

היתה תקופה שלא הופרש.

שר התחבורה שאול יהלום:

כלומר כשאתה מודיע שאתה פורש יש לך את ה: 5+5 בצד וצריך להשלים את ה-8 ושליש.

מיכאל כוכבי:

בשנת 1983 עמדנו על כך שיופרש הכסף ואז הפרישו פר חודש, כלומר 8 ושליש פר חודש. אף פעם לא עשו את התיקון של הפיצויים.

חנוך קזימרסקי:

זה עד היום לא קיים.

מיכאל כוכבי:

בשנים 90-91 סוף נכנסו להסדר פנסיה. משנת 1991 מבוטחים לא כל העובדים, 2/3 מהעובדים, רק העובדים החדשים שמצטרפים נכנסים לשלב פנסיה, למבוטחים ולשילוב של הפניקס. 1,000 עובדים עדיין לא מבוטחים, יש להם רק קופת גמל. נכון שעד היום לא היה שום אדם שעזב וקיבל את הפיצוי. אנחנו יודעים רק מה קורה לפיצויים, זה נכון. אבל אמרנו, מרגע שהחברה היא לא ממשלתית, אנחנו לא נאמין באף אחד. כבר פעם אמרו לנו: לכו תחפשו את הפיצויים שלכם בכנפיים. במיוחד אם זה יהיה מחזיק פרטי, אפילו רק באחוז אחד. זו הסיבה שאנחנו מדגישים את הנושא הזה.

אשר בצרי:

אני רוצה לברך את השר. הוא זכה בתיק אדיר של שליטה באוויר, בים וביבשה. הפנינה של כל התיק הזה היא חברת התעופה הלאומית, שיש לה, אני אומר לך, תפקיד אדיר בכלכלה הישראלית. אסור לכם לפגוע בה. כל פורמט של הפרטה בסופו של הליך יביא משקיע פרטי. הרי אתה היום שר, תתנגד כל זמן שאתה יכול, אבל יבוא שר אחר ואז יילכו הלאה ויפריטו את 100% ההון של החברה הזו. אני אומר לך, יש לזה תפקיד אדיר בכלכלה הישראלית, זה נכס כלכלי. ברור שזה מקום העבודה שלנו אבל זה לא רק מקום עבודה. אנחנו בהפעלה של חברת אל-על גורמים לעוד 100,000 מקומות עבודה. אנחנו מכניסים הון עתק למדינה ב-2.5-2 מיליון נוסעים שאנחנו מטיסים במטוסינו. המדינה יוצאת נשכרת, שיש לה שליטה על כ-40% מהתעופה והתיירות לישראל וזה נכס בלתי רגיל.

גם במצב של היום אנחנו יעילים, יש לנו מנכ"ל והנהלה שעושים עבודה עיסקית מצויינת, מעל ומעבר. תניחו לחברה הזאת, תעזבו אותנו לעבוד, ותיהנו ממנה.

חיים רייטן:

אני מהרהר בקול רם, מדוע רוצים היום למכור רק 49% וחזרו בהם מהכוונה למכור את ה-100%? מכיוון ש-49% זה הדרך למכור את הכל, אבל לא לציבור אלא למשקיע. ואני אסביר.

מה ההיגיון במכירת 49% אם לא פותרים את בעיית הביטחון, אם לא פותרים את בעיית הטיסה במשך כל ימות השנה, אם לא פותרים את מה שההנהלה כאן אומרת לי במשך שנים, שהיא לא מסוגלת לנהל כמו שצריך את אל-על מכיוון שהממשלה מפריעה לה. את זה אני שומע מההנהלה כבר שנים. עכשיו פתאום שינו את דעתם. עכשיו הם בעד הפרטת 49%.

שר התחבורה שאול יהלום:

עכשיו התחלף שר.

חיים רייטן:

אני לא מוצא שום היגיון להפרטה של 49%. הרי לא פותרים שום דבר ב-49% האלה. יש רק היגיון אחד, מקצרים את הדרך להעביר את החברה למשקיע פרטי. זה יותר קל.

עכשיו מה קורה? ממה העובדים באמת מפחדים? אתם יודעים על מה הם מדברים כאן? אני מתפלא שמדברים רק על זה - ש-100% מהפיצויים, ה-8 ושליש, זה 100%. כשמפטרים עובד הוא מקבל 200%, 300%. תיראו למשל מה שקורה עכשיו בבזק, כמה מיליארדים משקיעים בשביל שהם ילכו הביתה. אז פה העובדים מדברים על כך שיהיה להם את המינימום, את מה שכתוב בחוק. האם אתם חושבים שזה באמת מה שהעובדים חושבים ורוצים? הם רוצים לשמור על מקום העבודה שלהם, שהם ימשיכו לעבוד בו.

עכשיו אני אתן לך איזה ציור קטן מה יקרה ברגע שזה יעבור לידיים של משקיע פרטי. אי אפשר להרוויח כסף מאל-על. בשום חברה בעולם לא עושים ביזנס מזה שאתה בעלים של חברת תעופה. אתה יכול לגנוב את הכסף, כמו ב-TWA, ולהיעלם, זה כן, אבל לחיות עם זה ולעשות כל הזמן כסף, אין דבר כזה.

ולכן יש רק דרך אחת, אותו בן אדם שייצליח להשתלט בבורסה על השליטה באל-על יחפש משקיע אסטרטגי שהעסק הזה שווה לו, כדי שיוכל להוציא את הכסף שלו ולהרוויח. זאת הדרך. הגוף היחיד שזה שווה לו זה מי שיכול לקבל את זכויות הנחיתה של אל-על, קרי: חברת תעופה זרה שתיכנס בשותפות עם אותו משקיע פרטי. אין דרך אחת.

מה יקרה אז לעובדים? אני אתן לכם דוגמא, בואו ניקח את חברת תעופה "בריטיש איירווייז". יש לה נאמר אלף מטוסים ואנחנו מצרפים לה 27 מטוסים של אל-על. אל-על מחזיקה בישראל 1,500 עובדים שמטפלים ב-27 מטוסים האלה מבחינת האחזקה. האם "בריטיש איירווייז" צריכה את 1,500 העובדים האלה פה בישראל בשביל לטפל ב-27 מטוסים? היא תכניס אותם להאנגרים שלה, היא אפילו לא תרגיש, זה יהיה אצלה אחוז התייעלות. אז יילכו 1,500 עובדים הביתה. ויש לי דוגמאות כאלה, שמ-5,000 עובדים שמתפרנסים ישירות מאל-על היום ישארו פה 200 אם זה מה שיקרה. וזה מה שמפחיד את האנשים.

אברהם פורז:

אדוני היושב-ראש, אני לא צריך להצהיר על דבקותי במטרות ההפרטה באופן כללי אבל אני חושב שבמקרה של אל-על יש בעיה רצינית מאוד. כל עוד לא פותרים את בעיית טיסות השבת, אם יקנה את זה מישהו הוא יקנה את זה במציאה גדולה, בהנחה גדולה, כי לפי בדיקות שנעשו החברה מפסידה עקב היעדר טיסות שבת 40 מיליון דולר בשנה.

אני לא רוצה לבוא בטענות, בוודאי לא לשר שאול יהלום, כי הממשלה הקודמת היתה לא יותר טובה מהממשלה שלכם בעניין הזה. אני עצמי הצעתי הצעת חוק שאל-על תטוס 7 ימים בשבוע ואז עלה שר האוצר דאז אברהם שוחט לדוכן ואמר: לא. במובן הזה של שמירת קדושת השבת במחיר של 40 מיליון דולר בשנה אתם לא יותר גרועים מהקודמים.

יוסף לוי:

זה נכון, מיום שהפסקנו לטוס בשבת אנחנו מרוויחים כסף.

גבי נאור:

ההצעה שלך היא בניגוד לחופש העיסוק. אתה כופה ...

אברהם פורז:

הממשלה החליטה לפי חוק החברות הממשלתיות לכפות על אל-על התנהגות לא עסקית, באופן מפורש. לפי חוק החברות הממשלתיות חברה ממשלתית חייבת לנהוג לפי קווי פעולה עסקיים, כמו כל חברה אחרת, זולת אם הממשלה מחליטה שהיא צריכה לקבל החלטות לא עסקיות. ואכן ב-1981, בעת ממשלת בגין ז"ל, כפו על אל-על לא לטוס בשבת מטעמים לא עסקיים.

כל עוד זה קורה, מי שיקנה את אל-על עם הגבנון הזה של השבת לא ישלם מחיר כלכלי, הוא ישלם מחיר מופחת. אני לא רוצה לתת מתנות לאף אחד. חשבתי שיגידו שכל עוד זאת חברת תעופה לאומית בבעלות המדינה, העם לא מחלל שבת. נו, ראיתי כל מיני דברים לאומיים אחרים שקן מחללים שבת אבל ניהא. אבל ברגע שזה עובר לידיים פרטיות אם הכוונה היא גם אז לרדוף אחרי המשקיע ולהגיד לו: לא תטוס בשבת, אז לדעתי חבל על המאמץ. למה לכם להכניס את העובדים ללחץ? למה לכם להכניס את כל המערכת ללחץ? לאל-על יש הנהלה לא רעה, טובה אפילו הייתי אומר. במציאות שיש לה היא עושה את המירב שניתן. אם יש הפסדים בין היתר הם באים מן הממשלה. עם ישראל משלם על תלמידי הישיבות, משלם על כל מיני בתי-כנסת, על התנחלויות, על כל מיני דברים אחרים, אז בסדר, נשלם גם על שבת באל-על. אבל לדעתי עד שנושא השבת לא יפתר אי אפשר לעשות הפרטה כשאתה משאיר את הרוכש כבול עם אזיקים ועם נחושתיים. גם סיפור הביטחון הוא דבר נוסף. לכן לדעתי כל עוד עניין השבת לא נפתר ותובעים מאל-על לא לטוס בשבת - תעזבו את ההפרטה, תשכחו מזה, חבל על הזמן.

נחום לנגנטל:

אני רוצה להעיר לגבי דו"ח ליאון. מאחר ועקרונות מסויימים בדו"ח ועדת ליאון לא מונחים כרגע על שולחנה של ועדת השרים להפרטה, ולו ההמלצה העקרונית שלה לגבי מכירת 100% לציבור, זה עיקר העיקרים בהמלצה הזאת, משום כך צריך יהיה לקבל עניינים אחרים שאתם חושבים שנמצאים שם.

אני אומר את זה לגבי מה שאמר חבר הכנסת פורז. למשל אחד העקרונות שהיו בבסיס הרעיון להנפיק 100% בבורסה ולא למכור את זה למשקיע אסטרטגי או למשקיע פרטי נבע כתוצאה מהבעיה שאתה אמרת. אנחנו לא רצינו להעשיר אף גורם פרטי, שיכול להיות שיקנה את זה במחיר מופחת בגלל שהחברה לא טסה בשבת (אם כי הדבר הזה גם כן עדיין לא ברור). נצא אפילו מתוך הנחה שאתה צודק כלכלית, שאם לוח הטיסות הוא לא רציף אז ממילא המחיר הוא מופחת, באנו ואמרנו: לא כדאי שפה יועשר אדם פרטי או גורם פרטי במשק. משום כך רשאי כל אדם במדינת ישראל לרכוש כמה שהוא רוצה, לקנות יותר מניות בבורסה, והדבר הזה יהיה פתוח לכולם ויהיה שוויון הזדמנויות ברכישה.

האם יהיו אחר-כך אנשים מסויימים שישתלטו ויקנו יותר וירכשו ויאספו, דרך כל הברוקרים למיניהם, וכתוצאה מזה יהיו מאבקי שליטה, ואחרי זה גם בסופו של התהליך יהיה מישהו שגם תהיה לו שליטה דרך הבורסה? אנחנו חשבנו על כך ולכן החלטנו לא לתת את זה במיכרז למישהו ספציפי, כדי שאם יום אחד הממשלה חלילה כן תחליט לאפשר לטוס בשבת, שלא יהיה מצב שבו במחיר של החלטה רגולטיבית אחת נעשיר אותו במאות מיליוני דולרים.

אברהם פורז:

אבל אז אתה צריך למנוע בבורסה אפשרות של השתלטות. מילא אתה אומר שאתה רוצה להעשיר 100,000 ישראלים.

נחום לנגנטל:

אני עונה לך. בעניין הזה יש הצעה מסודרת, איך תהיה ההשתלטות, מי יכול להחזיק יותר מ-5%, בדיוק

במודל של "בריטיש איירווייז" שעשינו אותו עד 5%, עד 15%, עד 30%, מה יהיה לגבי משקיעים שהם משקיעים זרים.

חשבנו על כל הדברים האלה משתי הסיבות: א) עקב כניסתם של משקיעים זרים. לא היינו רוצים למצוא את עצמנו כשהמוביל הלאומי של מדינת ישראל יהיה בידי גורם עויין או בידי גורם זר שהוא חצי עויין. זה חלק מהדברים שרצינו לבדוק אותם; ב) וגם בגלל הסיבה הכלכלית, שלא רצינו ליצור מצב שבו תתחלנה להיות השתלטויות של גרעינים.

הנושא השלישי הוא הנושא של הפיצויים. יש פה שני דברים, וצריך לזכור את זה. גם בפיצויים וגם בנושא של מניות העובדים, כהחלטה עקרונית של רשות החברות הממשלתיות וסוגיית מה שנקרא לו פיצוי מוניטין בהעברת שליטה מבעלים א' לבעלים ב' במעמד של עובדי החברה, יש לנו קונבנציה של התנהגות של בערך כ-10% שנותנים במחירים מסויימים. גם זה חלק מהדברים שצריכים להיגמר בין העובדים לבינו.

דבר נוסף זה מה שנקרא סוגיית הביטחון. כל עוד אל-על היא חברה ממשלתית, בעצם מה שקורה לאל-על היום זה שהגוף המפקח והמנחה, שהוא השב"כ, מודיע לחברה איך היא צריכה להתנהג מבחינה בטחונית והדבר היחיד שנשאר לחברה זה רק לכתוב את הצ'ק.

אברהם פורז:

מה קורה עם טיסות בינלאומיות של ארקיע?

נחום לנגנטל:

אותו דבר.

זה דבר שהוא בעייתי לאדם פרטי. לכן קבענו איזשהו כללים להתנהגות ברצועת ביטחון: עד סכום מסויים בהוצאות נושאת רק המדינה, מסכום מסויים יש חלוקה מסויימת: מעל סכום הרצועה זה נופל רק על המדינה, כדי שלא יהיה מצב שבו אנחנו ניתן הנחיות בטחונית או ברגעים קשים מאוד ואז כתוצאה מזה החברה סתם תפסיד. מי ירכוש מניות בחברה כשהוא לא יודע מה יקרה בעיתות מצוקה או בעיתות טור במדינת ישראל?

כל אלה הן סוגיות שדנו עליהן. כרגע הגענו לאיזה שלב פרלימינרי, שצריך להתחיל לדבר עם כל הגורמים על מנת להתחיל להתקדם. ולכן היינו זקוקים להחלטת ממשלה.

אומר משפט אחרון בקשר לממ"ן. נכון שכתוב את זה בדו"ח ועדת ליאון אבל מאז הממשלה כבר קיבלה החלטה לגבי ממ"ן. לא הייתי מציע לכם היום לפנות בערגה למונפול שנקרא ממ"ן ולומר: מזה אנחנו ניפרע. בסך הכל אנחנו בתקווה גדולה מאוד שחברת ממ"ן תפסיק להיות מונפול. בוודאי שתערפיה כבר ירדו ב-15% מה-1.1.98 ומשום כך גם היום הבעלים האחרים של החברה יהיו מוכנים למכור במחיר הרכישה את כל מניותיהם לחברת אל-על בחזרה אילו חברת אל-על היתה מוכנה לרכוש אותם.

הו"ר אברהם יחזקאל:

ברשותכם, לפני שאני אתן את רשות הדיבור לשר אני רוצה לומר, שני דברים מפריעים להפרטת אל-על בגדול. הם קלאסיים, הם ערכיים: זה השב"כ והשבת. השילוב הזה של השב"כ והשבת הוא שילוב שלא ניתן להפרדה בעניין של אל-על. כל עוד לא ינתן פיתרון לעניין הזה, ברמה הערכית וברמה הבטחונית, שהרי לאל-על יש גם ערך מוסף בטחוני למי שנוסע איתה, אז אני לא יודע איך עושים הפרטה בעניין הזה, כפוף לשני האילוצים האלה. תפתרו את בעיית השב"כ, שהיא בלתי פתירה, ואת בעיית השבת, שהיא לעולמי עד בלתי פתירה, ואני לא בטוח שצריך לפתור אותה. אני לא רואה שר תחבורה מאף מפלגה שהיא, לא מהמפד"ל אבל גם לא מהעבודה ולא מהליכוד, שנותן יד לתהליך הפרטה שמפריט גם את השבת. את השבת לא מפריטים. בואו נהיה ריאליים.

אברהם פורז:

עד שנת 1981 אל-על טסה בשבת ולא נפלו השמיים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בזמנו כשהעברתי את זה לחבר הכנסת אברהם שפירא הובהר שאת השבת לא מפריטים. מהבחינה הזאת ברור שיש בעיה בעניין של הפרטה.

מה קורה בסיפור של 49%? אמר את זה גם מר נחום לנגנטל, רמז ברמיזה מאוד ברורה. הוא אמר: תיראו, אנחנו נלך על 49% כי התנאים לא השתנו, בשבת לא יטוּסו, הוצאות הביטחון ישארו, ומי שירצה לאסוף מניות בתנאים האלה הוא ישלוט באל-על.

ציפי ליבני:

לא נכון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זו התוצאה שתהיה. ולכן נוצר מצב כזה. הרי זו האמת. מה קורה? כשהולכים להנפיק דרך הבורסה בתנאי חברה שלא משתנים אז ידע אדם מה הם התנאים ויחליט אם הוא רוכש דרך הבורסה. ברגע שהוא ירכוש את הדברים האלה הוא ידע שאלו התנאים של הפרטה בעתיד.

אז מה הבנו היום? מה היה לנו פה היום? הבנו שדו"ח ליאון נגזר. זו המסקנה. אני רוצה גם להבין את זה. השר, שאני תומך בעמדה שלו - ואני מבין שגברת ציפי ליבני מסכימה עם עמדת השר - אמר אתמול שבסופו של דבר הפרקים האלה שקשורים להפרטת אל-על בדו"ח ליאון לא רלוונטיים נכון להיום. האם אמרתי משהו לא נכון?

ציפי ליבני:

בחלקו. כל דו"ח ליאון עוסק בהפרטת אל-על. המסקנה הסופית של דו"ח ליאון - להפריט 100% מהחזקות המדינה בבורסה - השתנתה. כלומר לא דרך הפרטה, הדרך היא עדיין הבורסה, אבל לא יונפקו 100%. הדבר המהותי הוא שהחברה נשארת חברה ממשלתית וזה היה החלק המרכזי בדו"ח ליאון אבל דווקא נושאים אחרים שהעלה מנכ"ל משרד התחבורה, כמו סוגיית הוצאות הביטחון שדנו בהם יפתרו. זה החלק היפה בהחלטה הזאת, שלמרות שהחברה נשארת ממשלתית דווקא הנוסחאות האלה וההסדרים האלה יפתרו.

נחום לנגנטל:

כדי שלא יבואו כמו קבצנים כל שנה לבקש כסף.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הקטע הזה של הישיבה צריך, אדוני השר, להסתיים בשלושת הדברים: (1) שב"כ; (2) שבת; (3) עובדים. אלו שלושת הדברים שצריכים לקבל פיתרון. מבחינת העובדים אני יזמתי את הדיון, אני לא מתבייש להודות בפניך, כדי להקדים תרופה למכה. מה שאיים עלי, שבדיון הקודם אמר פה מר כוכבי, שאז היה פחות מתון: רבותי, אני מודיע לכם רשמית שאני מחזיר לכם את אל-על בשקיות ניילון. אני לא רוצה שנגיע למצב שאל-על תפורק.

מנשה פטל:

אנחנו מתכוונים לזה. יום לפני הפרטה כך נעשה. אין לנו ברירה, זה העתיד שלנו.

אברהם פורז:

אדוני היושב-ראש, אני מציע שלא תעודד התבטאויות כאלה. כל התבטאות כזאת היא התבטאות לא ראויה ולא במקומה. אתה יכול להגיד שיש להם טענות צודקות. אל תאיימו על אף אחד, שקיות ניילון וכדומה.

ועדת הכלכלה (240)  
16.03.98

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני רק ציטטתי את מה שאמר מר מיכאל כוכבי בישיבה הקודמת.

אברהם פורז:

אם הייתי פה הייתי מייד מוחה על התבטאות כזאת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מחיתי על כך.

מנשה פטל:

לנו אין פנסיה. זה העתיד שלנו.

אברהם פורז:

אבל לא צריך לאיים ש"נפרק את הכל, נשרוף את המועדון, נהרוס את הכל".

חנוך קזימרסקי:

לך יש פיצויים. למה לי אין פיצויים?

אברהם פורז:

סלח לי, ואם לא יהיה לי פיצויים אז אני אלך ואשרוף את הכנסת?

יוסף לוי:

תן לי את הפיצויים. 30 שנה הלכו לי לאיבוד.

אברהם פורז:

אצלי לא תזכו לאהדה בגלל הטונים האלה.

מרק גרנות:

חבר הכנסת פורז, זה לא היה איום. אנחנו הסברנו רק שמגיע לנו פיצויים.

אברהם פורז:

תבואו ותגידו: יש לנו דברים צודקים, ככה וככה. אבל למה לאיים?

היו"ר אברהם יחזקאל:

רבותי, מספיק, כל הדיון הזה היה דיון תרבותי. אני בסך הכל ציטטתי מישיבה קודמת. עשינו upgrading של הישיבה. בפעם שעברה דיברו על ניילון אבל עכשיו אף אחד לא מאיים. מה אתה רוצה, חבר הכנסת פורז? אז במקום לברך אתה מלהיט את האווירה.

לכן אני אומר עוד פעם, הדיון הזה בסופו של דבר תכליתו ליצור סידרה של דיונים וישיבות משותפות ולפתור את הבעיות של העובדים ולראות לאן הדברים האלה הולכים.

אני חייב לומר משהו, ואולי העובדים יכעסו עלי שאני אומר את זה. אני יושב לא מעט עם ועד העובדים באל-על ואני לא שמעתי מהם אף פעם שהם אומרים "לא" להפרטה. הם אומרים שבכל תהליך הם רוצים

להיות חלק מהעניין. אני כבר מכיר ועדי עובדים, נראה את שר האנרגיה יושב עם חברת החשמל, שרק בגלל בניין משרדים בחיפה הם הופכים עולמות. אני אומר לך ולפרוטוקול, כשאני יושב איתם הם לא אומרים "לא" להפרטה. הם אומרים שהם רוצים להיות שותפים במניות וכדומה. כבוד השר, רשות הדיבור לך.

שר התחבורה שאול יהלום:

אני חושב שסך הכל זה היה דיון מאוד מאוד ראשוני. כמובן שכל אחד אמר עמדה קיצונית זו או אחרת. בסך הכל הרוח של הממשלה, הרוח של ההנהלה, הרוח של העובדים, לא היו הרבה מחלוקות בינינו.

אם תרשו לי אני אגיד לכם משהו שאני מצטער שאני אומר אותו כי שר לא צריך להגיד אותו אבל תנו לי להיות יועץ ולבוא ולומר: אנחנו כאן הולכים לא להפרטה אלא למין הפרטה דה לוקס כזאת, להשאיר את החברה כחברה ממשלתית, ואנחנו מתכוונים לזה ברצינות, לפחות אני, ואתם בהזדמנות חגיגית זאת יכולים לפתור המון בעיות שלא נפתרות אפילו בחברה ממשלתית של 100%.

נוצר כאן מצב, ואני לא אכנס לסיבות של זה, שבמידה מסויימת הממשלה משאירה את החברה בסך הכל כמו שהיא היום. גם על ההפרטה בבורסה יהיו כל מיני הגבלות, כדי שלא יהיו גרעיני שליטה גדולים והשתלטויות. מצד שני בהזדמנות זאת כדי לעשות את המהלך הפסאודו-הפרטה היא תבוא לקראת העובדים ותפתור הרבה בעיות שלא נפתרו עד כה. אל תשכח שלגבי כל מה שאתם מדברים על פיצויים, אני לא נוגע בפרטים הטכניים, אבל אם אתם אומרים שבשנת 1991 אתם פתחתם את כל העניין של הפיצויים, ואמרתם שעד היום לא היתה בעיה, זאת אומרת שכל הזמן נכנסים עובדים חדשים והקופה רצה.

מיכאל כוכבי:

לא היתה בעיה כי זאת חברה ממשלתית.

שר התחבורה שאול יהלום:

אבל לא היה צריך להביא כסף מהבית. אבל ברגע שמשנת 1991 הכספים הולכים בכלל לקופת מבטחים אז תתרוקן הקופה בסופו של דבר, לא תהיה המחזוריות הזאת, ולכן חשב לפתור את הבעיה הזאת. אז אם אפשר תוך כדי כך ליצור הבנה שפותרים, אני אומר לכם כיועץ, בואו נלך לתהליך הזה והתהליך הזה רק ישפר את הדברים.

לכן אני אומר, זה דיון ראשוני. אם נקבל החלטות בדרגים הממשלתיים ברוח הזאת אז יהיו בפניכם גם דברים מאוד ברוכים. לא יצטרכו להגיד: הדו"ח הזה מת והדבר הזה חי, יהיו דברים ברוכים, תהיינה החלטות, יהיה משא ומתן.

אני אומר את עמדותי, הכל צריך להיעשות בהבנה ובשיתוף. ואם עם אג"ד אני נתתי הנחיה לעשות הכל בשיתוף אז עם אל-על על אחת כמה וכמה.

הערה:

זזה הולך טוב באג"ד.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני רוצה לסכם את השיבה. האווירה בישיבה היתה אווירה טובה כי בסופו של דבר כולם הבינו שההפרטה הזאת היא כמעט ואיננה הפרטה. תודה רבה. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11:20